



## ***PER UN TERRITORI AMB MILLOR MOBILITAT, PER UN TERRITORI MÉS SOSTENIBLE***

El canvi climàtic i la creixent “crisi ecològica” juntament amb la pobresa i la desigualtat són els principals reptes de la nostra era en l'àmbit ambiental, social i econòmic. Els gasos de l'efecte hivernacle produïts per l'activitat humana provoquen el deteriorament de la capa d'ozó i el canvi climàtic.

L'informe, “Ciutats energèticament sostenibles, la transició energètica urbana a 2030” diu que abordar les emissions a les ciutats és la manera més efectiva de combatre el canvi climàtic i potenciar la transició cap a la sostenibilitat energètica.

Tots els actors ens hi hem d'involucrar més i millor per aconseguir revertir els efectes adversos sobre el clima. Les administracions, les empreses (potenciant les energies sostenibles) i tots els ciutadans hem d'anar adoptant de mica en mica els nostres hàbits per combatre el canvi climàtic.

Totes les persones tenim dret a respirar un aire net, lliure de qualsevol forma de contaminació que pugui resultar nociva per la nostra pròpia salut o per la salut del planeta. La qualitat de l'aire ve determinada per la concentració dels contaminants presents a l'atmosfera en un moment donat i si aquestes substàncies es troben per sobre de determinats nivells, pot tenir efectes adversos en la salut de les persones i dels ecosistemes.

Les principals causes de la contaminació de l'aire estan relacionades en la cremació de combustibles fòssils, com el carbó, el petroli i el gas, i es produeixen principalment en el procés o el funcionament dels sectors industrials i del trànsit per carretera. Els principals contaminants són els Òxids de Nitrogen i de Sofre (NOx i SOx), les partícules inferiors a 10 i 2,5 micres (PD10 i PD 2,5), Benxo(a)piré (BaP) i Ozó (O3).

Per tal de tenir un aire saludable el Govern de la Generalitat de Catalunya ha elaborat el Pla de Qualitat de l'aire, horitzó 2027. (Decret de 30 de juliol de 2024). Dins del Pla n'hi ha una sèrie de mesures per la mobilitat sostenible:



Determinacions relatives als estudis de mobilitat generada i Plans de desplaçament d'empresa (PDE).

Els Estudis de mobilitat generada fan referència a implantacions singulars al voltant de zones d'ús sanitari o docent, incloent-hi els centres sociosanitaris i els centres residencials, i que han d'incorporar propostes d'actuació que desincentivin l'ús de vehicles contaminants, incentivin l'ús de vehicles motoritzats de zero o baixes emissions i prioritzin els desplaçaments en transport públic, a peu, en bicicleta o en altres vehicles de mobilitat personal.

Els Plans de desplaçament d'empresa són un conjunt de mesures de transport que cerquen racionalitzar els desplaçaments cap al centre de treball i des del centre de treball. L'objectiu és reduir l'ús ineficient del vehicle privat tant de les persones com de les empreses proveïdores, les visites i les persones clients i planificar els desplaçaments obligats relacionats amb l'activitat del centre de treball.

La mobilitat vinculada al treball representa prop del 35% del total de desplaçaments que es realitzen de forma quotidiana. La realització i implantació de PDE pot representar una reducció de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle vinculats a la mobilitat del 20%.

Quins són els beneficis de fer PDE:

- Ser més eficients i optimitzar els costos associats als desplaçaments.
- Millorar la salut de les persones treballadores.
- Reduir l'accidentalitat en l'accés a l'empresa (Accidents in Itinere)
- Reduir l'emissió dels gasos contaminants dels vehicles.
- Enfortir la responsabilitat social cooperativa.
- Gestionar la mobilitat vinculada al centre de treball, tant en les condicions habituals com excepcionals.

A les zones declarades d'atmosfera contaminada, bona part d'Osona i Vallès Oriental i menys al Maresme, les empreses amb més de 500 persones treballadores, o més de 250 persones per torn i els centres de treball amb més de 200 persones treballadores, pròpies o externes, s'han de dotar de PDE. Aquests plans s'han de basar en criteris de sostenibilitat i s'han d'orientar a la reducció de la contaminació. Es considera que s'adeqüen a aquests criteris si



preveuen que els desplaçaments es facin en transports sostenibles i prioritàriament col·lectius.

Aquests plans de mobilitat s'han d'elaborar amb la participació dels treballadors i treballadores i s'han d'adaptar en un termini no superior a 12 mesos.

El Pla de qualitat de l'aire dona poc temps per tal de l'elaboració dels PDE, per tant és important avançar, com més aviat millor, en formar als delegats i delegades de manera coordinada, de les empreses afectades per tal que puguin participar en l'elaboració i després poder resseguir el PDE de la seva empresa.

La concertació territorial en aquest aspecte és primordial per tal de poder donar impuls a polítiques de mobilitat i sostenibilitat. És prioritari impulsar la figura de "gestor de la mobilitat" als Plans de Mobilitat dels distints Polígons, a més, hem de poder participar a les distintes "Taules per la millora de qualitat l'aire" que existeixen als municipis i als Consells Comarcals o establir relacions amb les entitats que s'oposen al quart cinturó.

La mobilitat ferroviària com a vertebradora al territori, tant sigui a Rodalies, els FCC o el tranvia han de ser una aposta clara de l'administració i nosaltres garante. Un bon servei, amb bones connexions i freqüències, són la garantia d'una reducció dràstica del trànsit rodat. És per això que creiem oportú instar a les institucions a treballar per a que la línia orbital sigui una realitat connectant els Vallesos, el Maresme, l'alt Penedès i el Garraf, que la R8 comenci a Sant Celoni incrementant les seves freqüències. A més, creiem necessari la interconnectivitat de Rodalies sense passar per Barcelona, per això és prioritari la construcció dels intercanviadors de Vulpellac i de l'Hospital General, així com el desdoblament de la R3 "Parets-La Garriga" o l'ampliació de la R1 fins a Lloret de Mar, com la construcció del tramvia entre Ripollet i Barberà. El desgavell a Rodalies a propiciat la creació de diverses "Plataformes d'usuaris" que reclamen la millora del servei i CCOO com a organització sociopolítica, hem d'estar al costat d'aquestes plataformes i les seves reivindicacions.

Les línies de bus i la planificació interurbana, ha de garantir que on no arriba la línia ferroviària, arribi el transport col·lectiu per carretera. Per això també instem a la millora de les freqüències interurbanes d'autobusos, exigint a més carril



Bus a totes les vies ràpides. Cal recordar que es concessions d'autobusos interurbans acaba la seva pròrroga de 25 anys al 2028, per això demanem a les institucions una aposta clara per acabar d'una vegada amb la dicotomia urbà-interurbà.

I tot això s'ha de realitzar unificant els criteris per l'obtenció de bons socials de transport en especial la T-MOBILITAT generalitzada per tot el territori i tots els modes de transport.

Des de la Unió Intercomarcal de CCOO al Vallès Oriental, el Maresme i Osona mostrem una aposta clara i decidida per canviar el model de mobilitat, adaptat a les exigències del segle XXI, l'agenda 2030 i sobretot un model que acompanyi a la salvaguarda del planeta.